

DIARIO



OFICIAL

DEL MINISTERIO DE MARINA

Las disposiciones insertas en este DIARIO tienen carácter preceptivo.

Toda la correspondencia debe ser dirigida al Administrador del DIARIO OFICIAL DEL MINISTERIO DE MARINA

SUMARIO

Reales órdenes.

UBSECRETARIA.—Confiere destinos al Cap. de C. D. F. Aznar y a un 2.º contramaestre.—Resuelve instancia de un celador de puerto de 1.ª clase.—Cambio de destino de un ídem de 2.ª clase.—Dispone se demore embarco de un primer torpedista.—Confiere destino a un Aux. 2.º de N. O.—Concede continuación en el servicio al personal de marinería que expresa.—Resuelve instancia de un fogonero preferente.—Cam-

bio de destino de personal de marinería.—Declara indemnizable Comisión conferida al Cap. de C. D. S. Moreno.
SECCION DE SANIDAD.—Confiere destino al Cor. Méd. D. G. Summers.

Circulares y disposiciones.

SECCION DEL PERSONAL.—Concede licencia a dos soldados.

Concurso.

Pliego de bases.

Sección oficial
REALES ORDENES

Subsecretaría

Excmos. Sres.: S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer lo siguiente:

Cuerpo General de la Armada.

Como resultado de propuesta formulada al efecto, nombra Auxiliar de la 2.ª Sección (Información) del Estado Mayor Central al Capitán de Corbeta D. Federico Aznar y Bárcena, en relevo del Jefe de igual empleo D. Enrique Pérez y Fernández-Chao, que ha pasado a otro destino.

7 de noviembre de 1925.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.

Sr. Almirante Jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte.

Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor Central de la Armada.

Sr. General Jefe de la Sección del Material.

Sr. Intendente General de Marina.

Cuerpo de Contramaestres.

El segundo Contramaestre D. Manuel García López deberá embarcar en el contratorpedero *Cadarso* para tomar el cargo profesional en relevo del de igual empleo D. Antonio Vives Ivars, que pasa a otro destino.

4 de noviembre de 1925.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.

Sr. General Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de África.

Cuerpo de Celadores de puerto.

Dada cuenta de la instancia promovida por el Celador de puerto de primera clase D. Andrés Leira Folgar, en solicitud de concesión de la Medalla de Sufrimientos por la Patria como superviviente del combate naval de Santiago de Cuba, se desestima por carecer de derecho a ella, toda vez que no se acredita haber sido herido en el citado combate naval.

4 de noviembre de 1925.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.

Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz.

El Celador de Puerto de segunda clase Rogelio Vázquez Amado deberá cesar en su actual destino y pasar a continuar sus servicios a la provincia marítima de Gijón.

4 de noviembre de 1925.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.

Sr. Capitán General del Departamento de Ferrol.

Cuerpo de Torpedistas Electricistas.

En consideración a lo expuesto por el Capitán General del Departamento de Cartagena, se dispone que el primer Torpedista-electricista D. Fulgencio Ibáñez Besós, cuyo embarco en el crucero *Princesa de Asturias* se ha dispuesto por Real orden del 17 del mes último (D. O. núm. 234), se demore hasta fin del mes actual.

4 de noviembre de 1925.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.

Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz.

Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena.

Cuerpo de Auxiliares de oficinas.

Dispone embarque en el crucero *Princesa de Asturias* el

Auxiliar segundo de nueva organización del Cuerpo de Auxiliares de Oficinas, afecto a este Ministerio, D. Francisco Borrás Rodríguez.

7 de noviembre de 1925.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.
Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Marinería.

Se concede la continuación en el servicio, a partir del día 5 de diciembre próximo, por tres años, en primera campaña voluntaria, al Cabo de Marinería del *Infanta Isabel* Victoriano López de la Fuente, con arreglo a los preceptos de la Real orden circular de 13 de junio pasado (D. O. núm. 135) y Reglamento de enganche vigente.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede la continuación en el servicio por tres años, en segunda campaña voluntaria, al Cabo de Mar del submarino B-3 José Seoane Varela, con las ventajas que señala el vigente Reglamento de enganches y reenganches de la Marinería.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede al Cabo de Mar del submarino B-2 Isidoro González Martínez la continuación en el servicio en primera campaña voluntaria, contada desde el día 2 de enero próximo.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede la continuación en el servicio por tres años, en primera campaña voluntaria, a partir del día 2 de enero próximo, al Cabo de Mar del *Velasco* Francisco Rubio Sánchez, con las ventajas que señala el vigente Reglamento de enganches.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede la continuación en el servicio por tres años, en primera campaña voluntaria, a partir del día 2 de enero próximo, al Cabo de Mar del *Torpedero* núm. 13 José Antón Baile, conforme a los preceptos del vigente Reglamento de enganches.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

El General encargado del despacho,
HONORIO CORNEJO.

Excmo. Sr.: Vista la instancia, cursada por V. E., del Cabo de Artillería del *Jaime I* José Quirós Casermeiros, en solicitud de continuación en el servicio por el tiempo nece-

sario para poder invalidar las notas que aparecen en su hoja de castigos, S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con lo informado por la Sección del Personal de este Ministerio, se ha servido conceder al recurrente la continuación por un año, tres meses y veintitrés días, a partir del día 2 de enero próximo, conforme a lo dispuesto en la Real orden de 30 de junio de 1905 (Comp. L., tomo 7, pág. 175) y sin derecho al percibo de premios y primas de enganche.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 4 de noviembre de 1925.

El General encargado del despacho,

HONORIO CORNEJO.

Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Excmo. Sr.: Como resultado de instancia formulada por el Cabo de Artillería Manuel Varela Bautista, de la dotación del *Jaime I*, solicitando continuación en el servicio para invalidar notas desfavorables impuestas en su libreta, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido conceder al recurrente la continuación por un año, seis meses y trece días, que deberán contarse a partir del día 2 de enero próximo y sin derecho al percibo de premios ni primas.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 4 de noviembre de 1925.

El General encargado del despacho,

HONORIO CORNEJO.

Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede al Cabo de Artillería de la dotación del *Reina Regente* Manuel Rojas Díaz la continuación en el servicio por diez meses y once días, contados desde el día 31 de diciembre próximo, en tercera campaña voluntaria.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede continuación en el servicio en primera campaña voluntaria, por tres años de duración, al Cabo de Cañón de la dotación del *Méndez Núñez* Ramiro Bedoya González.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede continuación en el servicio por tres años, en primera campaña voluntaria, contados desde el día 2 de enero próximo, al Cabo de Cañón de la dotación del *Jaime I* José Lugo Vázquez.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede al Cabo Radiotelegrafista de la Estación Radiotelegráfica del Departamento de Cádiz Antonio Buades Antón la continuación en el servicio por tres años, en primera campaña voluntaria, a partir de 2 de enero próximo.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Capitán General del Departamento de Cádiz.
Sr. Intendente General de Marina.
Sr. Interventor Central de Marina.

Concede campaña de enganche en primera voluntaria, contada desde el día 14 de agosto último y con arreglo a Real orden de 13 de junio próximo pasado, al Cabo Radiotelegrafista del *Xauen* Ginés Inglés García.

4 de noviembre de 1925.

Sr. General Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de Africa.

Sr. Intendente General de Marina.

Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede al Cabo de Fogoneros de la dotación del *Alfonso XIII* Manuel Bustabal Riande la continuación en el servicio por tres años, en segunda campaña voluntaria, contada desde el 2 de enero próximo.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción.

Sr. Intendente General de Marina.

Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede la continuación en el servicio por tres años, en primera campaña voluntaria, a partir del día 2 de enero próximo, al Cabo de Fogoneros del *Alfonso XIII* Antonio Azcona López, con las ventajas que determina el vigente Reglamento de enganches y reenganches.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Comandante General de la Escuadra de Instrucción.

Sr. Intendente General de Marina.

Sr. Interventor Central de Marina.

Se concede al Cabo de Fogoneros del *Galatea* Eduardo Pol Sande la continuación en el servicio por dos años, nueve meses y diez y seis días, en quinta campaña voluntaria.

4 de noviembre de 1925.

Sr. Capitán General del Departamento de Ferrol.

Sr. Intendente General de Marina.

Sr. Interventor Central de Marina.

El General encargado del despacho,

HONORIO CORNEJO.

Excmo. Sr.: Vista la instancia cursada por V. E. del Cabo de Fogoneros del *Uad-Martín* José Ruiz Segura, en solicitud de continuación en el servicio, S. M. el Rey (que Dios guarde), de conformidad con lo informado por la Sección del Personal e Intendencia General de este Ministerio, se ha servido acceder a lo solicitado concediendo al recurrente un resto de campaña por un año, siete meses y veintinueve días, en primera voluntaria, como tal Cabo de Fogoneros y con arreglo a los preceptos del vigente Reglamento de enganches y reenganches, contándosele este resto a partir del día 10 de diciembre próximo, que cumple su actual compromiso, que adquirió como Fogonero preferente por Real orden de 1.º de diciembre de 1922 (D. O. núm. 284).

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y efectos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 4 de noviembre de 1925.

El General encargado del despacho,

HONORIO CORNEJO.

Sr. General Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de Africa.

Sr. Intendente General de Marina.

Sr. Interventor Central de Marina.

Se dispone cese en sus actuales destinos y pase a los nuevos que se les señala el personal que se relaciona.

7 de noviembre de 1925.

Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena.

Sr. General Jefe de las Fuerzas Navales del Norte de Africa.

Sr. Jefe de la Sección de Campaña.

Relación que se cita.

Cabo de mar Raimundo Amor Lema, del *Victoria Eugenia* al Ministerio.

Cabo de Artillería Arturo Alberto Virneá, del Ministerio a Cartagena.

Comisiones.

Como resultado de propuesta formulada al efecto, y de conformidad con lo informado por la Sección del Personal e Intendencia General, declara con derecho a las dietas reglamentarias la comisión del servicio conferida al Capitán de Corbeta D. Salvador Moreno Fernández para que se traslade a Ferrol con el fin de presenciar los ejercicios de tiro que se efectuarán en breve.

4 de noviembre de 1925.

Sr. General Jefe de la Sección del Personal.

Sr. Capitán General del Departamento de Ferrol.

Sr. Intendente General de Marina.

El General encargado del despacho,

HONORIO CORNEJO.

Sección de Sanidad

Cuerpo de Sanidad.

Dispone que el Coronel Médico D. Guillermo Summers de la Cavada cese en el destino de eventualidades, comisiones y licencias de su empleo y pase a ocupar el de Jefe del Negociado segundo de la Sección de Sanidad de este Ministerio.

6 de noviembre de 1925.

Sr. Inspector Jefe de la Sección de Sanidad.

Sr. Almirante Jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte.

Sr. Intendente General de Marina.

Sr. Interventor Central de Marina.

El General encargado del despacho,

HONORIO CORNEJO.

Circulares y disposiciones

de la Subsecretaría y Secciones de este Ministerio y de las Dependencias centrales.

SECCION DEL PERSONAL

De orden del Excmo. Sr. General encargado del despacho de este Ministerio se dispone lo siguiente:

Infantería de Marina (tropa).

Se conceden tres meses de licencia por enfermo para Níjar (Almería) al Soldado de la Compañía de Ordenanzas de este Ministerio Juan Muñoz Ortiz.

6 de noviembre de 1925.

El General Jefe de la Sección,

Eloy Montero.

Sr. Jefe de la Sección de Campaña.

Señores. . . .

Se conceden tres meses de licencia por enfermo para Barcelona al Soldado de la Compañía de Ordenanzas de este Ministerio Saturnino Gómez Blanco.

6 de noviembre de 1925.

El General Jefe de la Sección,

Eloy Montero.

Sr. Jefe de la Sección de Campaña.

Señores. . . .

CONCURSO

INTENDENCIA GENERAL

Negociado 1.º

Bases generales para un concurso de proposiciones libres para contratar la construcción de un puente con sus correspondientes pilas y estribos, sobre el caño de Sancti Petri.

BASES TECNICAS

CAPITULO I

Objeto del concurso.

Artículo 1.º El objeto del concurso es la construcción de un puente metálico sobre el caño de Sancti Petri y de sus correspondientes pilas y estribos. La situación de este puente está perfectamente indicada en los planos de emplazamiento de la obra.

El puente que se trata de construir se compondrá precisamente de tres tramos, y de ellos el tramo central habrá de estudiarse de modo que sea susceptible de convertirse en tramo móvil mediante una pequeña modificación, con objeto de que pueda permitir el paso de submarinos, torpederos y destroyers, para que de esta manera tengan salida por la boca de Sancti Petri el día en que queden terminadas las obras de canalización del caño.

Los concursantes tienen libertad para desarrollar el proyecto del puente como mejor estimen, con sujeción a las características generales antes expresadas, a que el gálibo de la sección de paso carretero no sea en ningún punto inferior al del proyecto de la Marina, a que se provean como en éste pasos de peatones de suficiente amplitud y a que los coeficientes de trabajo correspondientes a los diferentes elementos del puente no sean a igualdad de material superiores a los que resultan del proyecto oficial, en las mismas hipótesis de sobrecargas y cargas accidentales en dicho proyecto establecidas. Se estará además en la redacción de los proyectos a lo establecido en la «Instrucción y pliegos de condiciones facultativas para los proyectos y construcción de puentes» vigentes en el Ministerio de Fomento.

Replanteo.

Art. 2.º La posición del eje del puente es la que se fija en la hoja número uno de los planos. Antes de dar comienzo a las obras se hará un cuidadoso replanteo, tanto del eje del puente como de las posiciones que deban ocupar las pilas y estribos, cuyo replanteo se hará de acuerdo con la Comisión Inspectora, levantándose un acta de lo tratado, de la que se extenderán dos ejemplares, uno de los cuales quedará en poder de la Marina y el otro en el de la contrata. En el acto del replanteo se fijará además el nivel de la bajamar, refiriéndolo a puntos fijos o señales permanentes para poder establecer con toda exactitud la posición del plano de referencia, con respecto al cual se fijarán todas las cotas de la obra.

Descripción de las obras.

Art. 3.º Las obras que se tratan de ejecutar están descritas en el proyecto redactado por la Marina; mas, como antes se dice, este proyecto no sólo no es obligatorio que lo sigan los concursantes, sino que en caso que lo adoptaran han de aceptarlo como redactado por ellos mismos, asumiendo a este respecto responsabilidad completa.

CAPITULO II

Condiciones que deben satisfacer los materiales y su mano de obra.

Piedra para mampostear.

Art. 4.º Deberá proceder de cantera, y tener la dureza y homogeneidad necesarias para esta clase de fábrica, debiendo estar los mampuestos exentos de grietas y no ser su dimensión mínima inferior a 15 centímetros.

Ripios.

Art. 5.º El ripio que se emplee será de piedra menuda de una dimensión máxima no superior a 8 centímetros y una dimensión mínima no inferior a 4, empleándose solamente para afianzar los mampuestos cuyo asiento resulte defectuoso, rellenando los huecos que haya.

Gravilla.

Art. 6.º La necesaria para los hormigones procederá del machaqueo o será de la llamada almendrilla, debiendo ser en todo caso de dureza apropiada, rechazándose toda aquella que sea porosa. La dimensión máxima de la que se emplee para el relleno de la cámara de trabajo de los tubos de las pilas no excederá de 2,5 centímetros; la que se use para los demás hormigones podrá tener hasta 6 centímetros.

Arena.

Art. 7.º Podrá emplearse la de playa, siempre que no se halle mezclada con tierra o sustancias orgánicas; deberá ser de grano duro y grueso y no enturbiar el agua. En caso de que venga acompañada de impurezas deberá lavarse con agua dulce hasta que aquéllas se desprendan.

Agua.

Art. 8.º Se empleará exclusivamente el agua dulce para lavados y confección de morteros, debiendo estar limpia y exenta de sustancias orgánicas.

Cementos.

Art. 9.º Procederán de las fábricas nacionales más acreditadas, presentándose, a petición de la Inspección de la obra, certificados de procedencia, y satisfarán al pliego oficial de condiciones publicado en la *Gaceta de Madrid* por el Laboratorio de Ingenieros del Ejército, debiendo almacenarse bien envasados en lugar abrigado donde no puedan mojarse. El ingeniero-inspector podrá hacer además los ensayos que estime necesarios para comprobar la buena calidad del material.

Aceros.

Art. 10. Toda la parte metálica de la obra será de acero dulce. Las dimensiones de los perfiles laminados que figuran en el proyecto se han tomado del catálogo de Altos Hornos, de Bilbao. Esta procedencia no será, sin embargo, obligatoria, pudiéndose emplear el de otra fábrica siempre que su calidad y sección sean equivalentes.

Para cerciorarse de la buena calidad del material el Ingeniero encargado de la inspección de la obra dispondrá que se preparen probetas para ensayos mecánicos, sacándolas de los aceros correspondientes a cada uno de los perfiles y piezas que se empleen; estas probetas serán ensayadas a su vista, siendo de cuenta del adjudicatario el proporcionar los medios necesarios para ello.

De cada pieza especial de acero moldeado se sacarán dos probetas y otras dos de cada uno de los perfiles distintos que se empleen, cuando se pueda suponer fundadamente que no varía la calidad del metal en toda la partida; en caso contrario, se sacarán tantos pares de probetas como calidades distintas se puedan presumir.

Las probetas que hayan de ser sometidas a ensayos mecánicos tendrán una longitud entre puntos de 200 mm., y su sección será superior a 100 mm. cuadrados. Las condiciones a que tienen que satisfacer estas probetas son las siguientes:

1.ª La carga de rotura será superior a 40 kilogramos por milímetro cuadrado.

2.ª El límite aparente de elasticidad será, por lo menos, de 22 kilogramos por milímetro cuadrado.

3.ª El alargamiento mínimo después de la rotura será de 26 por 100 para el acero de los remaches y de 22 por 100 para los demás.

4.ª El producto de la carga de rotura por el alargamiento a que se refiere el artículo anterior no será inferior a 11 para el acero de los remaches y a 9,5 para los demás.

5.ª La carga de rotura a la cizalla del acero de los remaches será superior a 26 kilogramos por milímetro cuadrado.

Aparte de estos ensayos mecánicos, el inspector de la obra podrá completar el conocimiento de las condiciones del material empleado mediante reconocimientos químicos y microscópicos. Además los aceros dulces no deberán adquirir temple por enfriamiento brusco desde el rojo oscuro, ni serán agrios en frío.

Todas las piezas deberán ajustarse lo más exactamente posible a las formas y dimensiones asignadas en el proyecto.

Los orificios de los remaches se perforarán con la mayor

se haga uso del punzón se alisarán en un espesor de un milímetro, por lo menos.

El remachado en los talleres se ejecutará con el mayor esmero, y se cuidará de que las piezas cosidas queden en condiciones adecuadas para su transporte a la obra.

Reconocimiento de los materiales.

Art. 11. Todos los materiales que hayan de emplearse en la construcción del puente serán previamente examinados en el lugar de la obra y antes de su empleo, en los términos y forma que determine el Ingeniero encargado de su inspección, quien los aceptará si los halla ajustados a condiciones, o los rechazará si no fueran de buena calidad o no estuvieran bien preparados. En este último caso el contratista deberá reemplazarlos a su costa, sin perjuicio de su derecho de reclamar a quien corresponda de los acuerdos de la inspección de la obra que no considere justos.

Además de lo especificado en el párrafo anterior los materiales metálicos serán inspeccionados en los talleres donde se preparen, para lo cual el Ingeniero-inspector tendrá entrada libre en dichos talleres, así como sus auxiliares, facilitándole el contratista todos los medios que necesite y siendo de su cuenta todos los gastos de todas clases que esta inspección ocasione.

CAPÍTULO III

DE LA EJECUCION DE LAS OBRAS.

Fundaciones.

Art. 12. La cimentación de los muros de sostenimiento se hará sobre pilotes de madera, según se detalla en el proyecto de la obra. Serán de pino y provendrán de árboles rectos y sanos, cortados en buena estación (octubre a abril preferentemente). Su madera será de primera calidad, de hilo recto, sin indicios de pudrición o de otras enfermedades, y además estará exenta de nudos viciosos, hendiduras en la dirección de los radios medulares, separaciones totales o parciales de las capas anuas, heridas recibidas y recubiertas por capas exteriores más modernas y, en general, cuantos defectos puedan comprometer seriamente su resistencia.

Si los pilotes no fueran absolutamente rectos será condición indispensable para que sean admitidos que la recta que une el centro de la cabeza con el centro de la coz o punta no salga del cuerpo del pilote. Serán rechazados todos los que presenten un punto de inflexión.

La circunferencia de los pilotes medida a un metro de la cabeza será al menos de 60 centímetros, y en la punta de 35, siendo su longitud mínima de 6.50 metros.

Antes de empezar la hinca se determinará el valor de la penetración máxima durante la última andanada de golpes, rectificando el valor del rechazo que figura en la Memoria por el conocimiento exacto del peso de la maza que ha de emplearse y de su altura de caída.

Todos los pilotes serán descortezados antes de su hinca, y las dimensiones mínimas antes especificadas se entienden que se refieren a las que tengan después de efectuada esta operación.

La cara superior de cada pilote deberá ser cortada de modo que quede perfectamente plano y perpendicular al eje del mismo; es necesario que no se deteriore o hienda durante la hinca, a cuyo efecto se protegerá con un sobrepilote apropiado. La maza que se emplee deberá cubrir completamente la cabeza del pilote, y además su cara inferior será perfectamente plana y perpendicular al eje de la misma.

Siempre que sea preciso empalmar los pilotes se hará este empalme ajustándose al sistema detallado en la Memoria, y no se dará por terminada la hinca de pilotes hasta que una vez medido el rechazo se obtenga para éste un valor inferior al previsto en los cálculos.

Terminada la hinca se encapearán convenientemente las cabezas de los pilotes y se echará la torta de hormigón que sirve de basada al muro, conforme se indica en el proyecto.

Art. 13. El tipo de pilas y de su cimentación se deja al arbitrio de los concursantes, con la condición que el adoptado haya recibido la sanción de la experiencia en obras semejantes, realizadas en parajes de análogas condiciones naturales.

Obras de fábrica.

Art. 14. Los muros de sostenimiento o estribos, de cuya cimentación habla el artículo 12, se harán de mampostería ordinaria, excepto un espesor de 40 centímetros, a partir del paramento exterior, que se hará de mampostería concertada.

Toda la obra de mampostería se hará siempre con abundancia de mortero, colocando los mampuestos de modo que enlacen entre sí, golpeándolos con el martillo hasta que la mezcla rebosa por todas partes y queden bien sentados. Estos se arreglarán, en lo posible, respecto de su forma y dimensiones, al tamaño de los huecos que hayan de ocupar, para que después del asiento queden los menores vacíos posibles; los huecos se rellenarán con ripio y piedra menuda, haciendo uso del martillo, y la forma y dimensiones de los muros se ajustarán exactamente a las especificadas en los planos del proyecto. El mortero que se emplee para tomar las juntas de la mampostería se compondrá de una parte de cemento y dos partes de arena.

Art. 15. Las proporciones de cemento, arena y grava que deben tener los hormigones que se empleen son las siguientes en volumen:

Hormigón armado, 1 : 2 : 3.

Idem para el relleno de la cámara de trabajo de las pilas, 1 : 2 : 4.

Idem para los demás rellenos, 1 : 3 : 5.

Idem para la basada del muro de sostenimiento, 1 : 2 : 4.

Ejecución de la parte metálica.

Art. 16. El Ingeniero designado por el Ministerio de Marina para inspeccionar en los talleres la ejecución de la parte metálica cuidará de que la forma y dimensiones de cada una de las piezas sean las indicadas en los planos y demás documentos del proyecto y cumplan con todos los requisitos que él mismo establece.

Variaciones del proyecto de la parte metálica. Antes de comenzar los trabajos.

Art. 17. El Ingeniero encargado de la inspección de los talleres, por iniciativa propia o de acuerdo con el contratista, deberá revisar el proyecto de la parte metálica antes de comenzar los trabajos, y si juzga necesaria alguna modificación la propondrá a la Superioridad, que podrá autorizarla desde luego si fuere de pequeña importancia o, en caso contrario, dispondrá que se redacte el proyecto correspondiente, que será sometido a examen y aprobación superior. Hasta que recaiga ésta no dará principio a los trabajos, y el contratista no podrá fundar en tal causa ninguna reclamación de perjuicios, salvo la establecida en el artículo 53 del pliego de condiciones generales para la contratación de obras públicas.

El contratista queda obligado a construir la parte metálica, sometiéndose a las decisiones de la Administración en los casos de variación a que se refiere el párrafo anterior, a no ser que proceda y pida la rescisión de la contrata.

Después de principiado los trabajos.

Art. 18. Si después de comenzados los trabajos de la parte metálica creyese necesario la Administración hacer variaciones en la misma, se procederá con arreglo a lo que establecen los artículos 46 y 47 de las condiciones generales para la contratación de obras públicas.

Si por efecto de estas variaciones de proyecto no fueran utilizables algunas piezas metálicas preparadas con la anuencia del Ingeniero y aceptadas por él como buenas, quedarán de cuenta de la Administración y se abonará su importe al contratista aplicando los precios del presupuesto con la baja de subasta. Asimismo será de abono al contratista, según tasación contradictoria, el trabajo de relabra de esas piezas cuando sean utilizables mediante nueva preparación. Las propuestas de estos abonos se harán por el Ingeniero encargado de la inspección en los talleres a la Superioridad, a fin de que sobre ellos recaiga la aprobación superior.

Ejecución de los ensambles.

Art. 19. Ajustadas todas las piezas a las formas que se proyecten, se perforarán los orificios para remaches según prescribe el apartado 3.º del artículo 16 de la Instrucción de 25 de mayo de 1902, en el número, en la posición y del calibre que figuren en los planos detallados del proyecto, habiéndolos alisado en más de un milímetro (0,001) de espesor después de abiertos a punzón. Los agujeros que en piezas distintas correspondan a un mismo remache deberán resultar en correspondencia exacta.

Montaje provisional en el taller.

Art. 20. Una vez preparado el material se hará en el ta-

ller un montaje tan completo como sea posible, durante cuya operación se terminará el trabajo de ajuste, cuidando con el mayor esmero de que se establezcan los contactos entre unas piezas y otras sin que resulte el menor hueco que pudiera estimarse como perjudicial y de que su posición relativa sea exactamente la que figura en el proyecto. El Ingeniero encargado de la inspección en el taller vigilará escrupulosamente estas operaciones y expedirá certificaciones de cada uno de los reconocimientos a que cada montaje parcial o el montaje único y completo den lugar.

Pintura provisional en el taller.

Art. 21. Después del montaje provisional, y cuando el Ingeniero haya considerado aceptables las diversas partes de la construcción metálica, deberán ser pintadas provisionalmente las superficies que en la obra hayan de pintarse de un modo definitivo; el resto de la superficie se engrasará. Para estas operaciones se hará desaparecer previamente todo rastro de oxidación, y la pintura se reducirá a una imprimación de minio al óleo que proteja y recubra, sin soluciones de continuidad, las superficies a que se aplique.

Modo de marcar las diversas piezas en el taller.

Art. 22. Para evitar confusión y facilitar el montaje se marcarán las diferentes piezas con letras y números bien perceptibles, los cuales se estamparán asimismo en los planos de montaje que el contratista entregará al Ingeniero encargado de la inspección en los talleres antes de que de ellos salgan las piezas para su envío. Dichas marcas se harán con el buril en el hierro o acero, de modo que no se borren durante el transporte.

Formalidades para el empaquetado de las diversas piezas.

Art. 23. Para el transporte desde los talleres a la obra se armarán definitivamente trozos del tamaño mayor que sea posible, en atención a las limitaciones que impongan las condiciones en que ese transporte se haya de realizar, ateniéndose a las órdenes que dicte a este efecto el Ingeniero encargado de la inspección en los talleres y observando lo preceptuado en el apartado 4.º del artículo 16 de dicha Instrucción de 25 de mayo de 1902. Las piezas menudas o delicadas se embalarán en cajas, jaulas o barricas bien acondicionadas para el transporte. El constructor suministrará por duplicado una factura en que se especificarán clara y detalladamente las marcas, peso y contenido de cada bulto, indicando al propio tiempo las marcas que llevan las piezas, con arreglo a lo prevenido en el artículo anterior.

Entrega al pie de obra de los materiales destinados a la construcción de la parte metálica.

Art. 24. Transportados al pie de obra los bultos que contengan las piezas metálicas del puente serán allí recibidos por el Ingeniero encargado, a presencia y con intervención del contratista o su representante, y teniendo a la vista la factura que se menciona en el artículo anterior. De esta operación se levantará, por duplicado, un acta que firmarán el Ingeniero y el contratista o su representante, en cuyo documento se harán constar las diferencias que respecto a la factura pudieran resultar, y deberán ser subsanadas por el referido contratista.

Montaje del puente.

Art. 25. El montaje del puente se realizará por los medios y con los aparatos que tenga por conveniente emplear el contratista, y bajo su exclusiva responsabilidad.

Para llevar a cabo el roblado de las uniones que no vengán hechas de los talleres, se dispondrán las piezas de modo que se correspondan exactamente los orificios que haya de ocupar cada roblón, y haciendo de suerte que no quede el menor hueco entre las que han de estar en contacto por virtud de esta operación. Los roblones, después de enrojecidos, se remacharán a mano o con herramienta mecánica; deberán llenar por completo los orificios en que se alojen; la cabeza que se forma por remache deberá resultar de la forma y dimensiones que se figure en los planos de detalle, y cuando ya estén fríos se reconocerán con el martillo, haciendo saltar y reponer los defectuosos.

Cualquiera falta de ajuste o asiento de unas piezas con otras notada durante este montaje será subsanada por el contratista, ateniéndose estrictamente a las órdenes que al efecto dicte el Ingeniero encargado de la obra.

Piso del puente.

De formar parte del puente elementos de hormigón armado, se estará a lo dispuesto en los Reglamentos vigentes en el libro del Ingeniero señor Zafra, y se tendrán también en cuenta las siguientes prescripciones:

Se empezará por colocar en su sitio la armadura metálica que ha de constituir el esqueleto. Tanto las barras que forman la armadura transversal como las de repartición deberán tener la mayor longitud posible, a fin de disminuir el número de empalmes necesarios. Estos se efectuarán yuxtaponiendo las barras en una longitud igual a 20 ó 30 veces su diámetro y sujetándolas con ligaduras, teniendo cuidado de que sus extremos terminen en forma de gancho. Las armaduras transversales y las longitudinales se ligarán también fuertemente en todos sus puntos de cruce.

Los encofrados o cajones dentro de los cuales el hormigón ha de apisonarse deben ser rígidos, a fin de que no cedan al efectuar esta operación, debiendo tener además la suficiente resistencia para contrarrestar los esfuerzos que durante la construcción hayan de soportar.

La armadura, una vez colocada, debe sujetarse de modo que no pueda moverse ni deformarse al echar el hormigón.

El hormigón se echará inmediatamente después de confeccionado, procurando que llene bien todos los huecos y fijándose muy principalmente en las partes entrantes de los hierros perfilados; durante la construcción se comprobará bien que no han cedido los encofrados empleados.

Para todos los detalles constructivos no incluidos en este artículo, y que se refieran a esta clase de fábrica, se tendrá en cuenta lo ordenado en el Reglamento publicado por el Laboratorio del material de Ingenieros militares de 1912.

CAPITULO IV

PRUEBAS Y RECEPCION DEL PUENTE

Reconocimiento.

Art. 27. Precederá a las pruebas del puente un detenido reconocimiento de la obra, a fin de comprobar, no sólo el debido ajuste en el montaje, sino la perfecta correspondencia del conjunto con la disposición geométrica que ha servido de base a los cálculos, practicándose, antes de cargar el puente, una nivelación minuciosa del tablero, referida a puntos fijos próximos, cuyo resultado se hará constar en un acta.

Pruebas.

Art. 28. Las pruebas a que habrá de ser sometido el puente después de terminado el pavimento serán de dos clases, una estática o de peso muerto y otra dinámica o de peso en movimiento.

La carga para la prueba estática será de 400 kilogramos por metro cuadrado de tablero, y se efectuará colocando la carga, por lo menos, en tres posiciones: primero, cubriendo toda la luz; segundo, cubriendo la mitad de la luz, y tercero, en una posición intermedia.

En cada una de estas posiciones permanecerá la carga sobre el puente media hora, si bastante antes de finalizar este plazo ha cesado toda indicación de aumento de la flecha o del esfuerzo en las diversas piezas.

La prueba dinámica consistirá en hacer circular por el puente, a la velocidad del paso ordinario, carnuajes de ocho toneladas, cuya disposición de tiro y separación entre los de la misma fila sea en lo posible igual a la del tren tipo reglamentario.

Mientras se sometan los tramos a la prueba de peso en movimiento, los andenes estarán cargados con un peso muerto de 400 kilogramos por metro cuadrado.

Art. 29. Durante las pruebas se medirán las deformaciones generales y locales por los medios que la Inspección de la obra disponga, y en todo caso habrán de registrarse las flechas en el centro de las vigas principales, y los esfuerzos interiores o trabajo del metal en las partes que corresponden a los máximos, con arreglo a la posición del tren en cada una de las pruebas estáticas.

Estos esfuerzos se medirán por medio de los aparatos Manet, Rabut, Koler, Kist u otros análogos, y se dispondrán, no sólo en las cabezas y piezas que constituyen el alma o pared vertical de las vigas principales, sino también en las viguetas y largueros, comprobando que los esfuerzos acusados por los aparatos en cada pieza no exceden en más de un 25 por 100 a los calculados como efecto de la acción de la sobrecarga.

Recepción provisional.

Art. 30. Si el resultado de las pruebas del puente fuese sa-

tisfactorio, y las demás obras de la contrata se hallan terminadas igualmente y con arreglo a condiciones, se verificará la recepción provisional de éstas y de aquél, observando todo lo preceptuado en el artículo 59 del pliego de condiciones generales para la contratación de obras públicas de 13 de marzo de 1903.

Si por consecuencia de las pruebas del puente hubiere experimentado averías que diesen a conocer defectos en la calidad de los materiales empleados en la ejecución de los tramos o en su montaje, o si se hubiesen notado asientos o desagregaciones en la parte de fábrica, el contratista deberá reemplazar las piezas defectuosas y remediar todas las averías observadas, pudiendo la Administración, si así lo considerase oportuno, según las circunstancias del caso, repetir después las pruebas hasta obtener la seguridad de que la obra ofrece la solidez y resistencia que exigen las condiciones. Sólo entonces podrá verificarse la recepción provisional y abrirse el puente al tránsito.

CAPITULO V

MEDICION Y ABONO DE LAS OBRAS

Medición y abono de la parte no metálica.

Art. 31. Está constituida por los estribos y sus fundaciones, las pilas y el piso del puente. Su abono se hará por obras completas y con arreglo a los precios consignados en la subasta. Cuando una de estas obras parciales esté terminada a satisfacción del Ingeniero-inspector, se extenderá el certificado correspondiente, que servirá al contratista para el abono de la misma.

Parte metálica.

Art. 32. La parte metálica se abonará por peso, y éste se determinará del modo establecido en los siguientes artículos 33, 34 y 35. La valoración de la misma se hará aplicando a los pesos que resulte de ese modo los precios correspondientes de la contrata.

Peso determinado al pie de obra.

Art. 33. La determinación del peso de abono se hará, por regla general, al pie de obra, sobre básculas perfectamente comprobadas, consignando el resultado de cada peso en un Registro especial, que firmarán el Ingeniero o subalterno en quien delegue y el contratista o su representante, debidamente autorizado. Cuando no se halle conforme el contratista con el resultado de alguna de estas operaciones, lo hará constar en el Registro, y se procederá del modo establecido en el artículo 37 del citado pliego de condiciones generales de 13 de marzo de 1903.

Modo de pesar las piezas de grandes dimensiones.

Art. 34. Las piezas de grandes dimensiones para cuyas pesadas sea difícil o costoso establecer al pie de obra los aparatos necesarios, se pesarán en los talleres mismos, con formalidades análogas a las prefijadas en el artículo anterior, a cuyo efecto el Ingeniero encargado de la vigilancia de la construcción en los mismos talleres ejercerá las funciones que al Ingeniero encargado de la obra corresponden en el artículo mencionado.

La designación de las piezas que hubieren de pesarse en los talleres se hará con la debida anticipación por la Superioridad, a propuesta del Ingeniero destinado a los mismos talleres, y la determinación del peso de cada una se hará constar en un Registro, con referencia a señales que se grabarán claramente en las piezas mismas.

El Registro en el cual habrá de constar la conformidad del contratista, o a las resoluciones definitivas que, en caso de no conformidad hubiesen recaído acerca de sus reclamaciones, se remitirá, oportunamente, por el Ingeniero-inspector de la obra a la Superioridad.

Reglas que deben tenerse en cuenta para el abono en los casos de exceso o defecto del peso real respecto del calculado.

Art. 35. Al hacer la valoración de la parte metálica se tendrán en cuenta las reglas siguientes:

1.^a Si el peso efectivo de la obra metálica resultase menor que el calculado en el presupuesto definitivamente aprobado, no se abonará mayor peso que el que resultase realmente de la medición.

2.^a Si la obra metálica pesase más de lo calculado, se abonará el peso efectivo, siempre que el exceso de peso no fuese mayor que un 2 por 100 del calculado.

3.^a Si el exceso de peso estuviese comprendido entre el 2 y el 4 por 100 del calculado, se abonará por cada kilogramo o tonelada de exceso que se hallase en este caso la mitad del precio asignado para las mismas unidades en el presupuesto definitivamente aprobado.

4.^a Los excesos de peso que pasaren del 4 por 100 del calculado no serán de abono en caso alguno.

5.^a Las reglas precedentes se deberán aplicar separadamente a cada uno de los distintos metales que figuren en la contrata con diferentes precios.

6.^a Se sobreentiende que todos estos abonos se refieren a los casos en que, a pesar de la falta de exceso de peso, las piezas se hubiesen considerado admisibles por los Ingenieros encargados de su recepción; pues, en caso contrario, el contratista se halla obligado a sustituir con otras nuevas las piezas defectuosas, y el abono sólo puede referirse a las que cumplan con lo prevenido en estas condiciones.

Plazo de garantía.

Art. 36. El plazo de garantía será de un año, y durante este período serán de cuenta del contratista todas las obras de conservación y reparación que sean necesarias en las que comprende la contrata.

Art. 37. Todas las cuestiones de orden técnico que surjan, así como las que se presenten y no estén contenidas en estas especificaciones, serán resueltas por el Ingeniero-inspector de la obra, sin perjuicio del derecho del contratista de recurrir contra ellas oportunamente y a quien corresponda siempre que lo crea conveniente.

BASES ADMINISTRATIVAS

1.^a *Objeto del concurso.*—El concurso tiene por objeto la construcción de un puente metálico sobre el caño de Sancti Petri y de sus correspondientes pilas y estribos, con arreglo a lo especificado en las Bases facultativas.

2.^a *Oficinas donde están de manifiesto las bases.*—Las bases para este concurso de proposiciones libres, a que deberán ajustarse los asistentes al mismo, estarán de manifiesto en el Negociado primero de la Intendencia General de la Armada.

3.^a *Fecha y sitio del concurso y presentación de proposiciones.*—El concurso se celebrará a las once de la mañana del día que se anunciará oportunamente, ante la Junta especial de subastas del Ministerio de Marina, constituida al efecto en las oficinas del Negociado primero de la Intendencia General de la Armada.

Las proposiciones podrán presentarse a dicha Junta en el acto del concurso, durante un plazo de treinta minutos que se concederá para ello. También podrán presentarse en el Negociado dicho cualquier día no feriado, en horas hábiles de oficinas, desde el día en que se publiquen los anuncios correspondientes en la *Gaceta de Madrid*, *Diario Oficial* del Ministerio de Marina y *Boletines Oficiales* de las provincias de Cádiz, Sevilla y Málaga hasta el día anterior al señalado para el concurso; en la inteligencia de que el pliego de bases para este concurso se publica íntegramente en el *Diario Oficial* del Ministerio de Marina, consignándose esta circunstancia en los anuncios que se publiquen en los demás periódicos oficiales.

En las Jefaturas de Estado Mayor de los Departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena y en las Comandancias de Marina de las provincias de Cádiz, Sevilla y Málaga se recibirán también proposiciones, en horas hábiles de oficinas, hasta cinco días antes del fijado para el concurso.

4.^a *Forma de las proposiciones.*—Las proposiciones se presentarán en castellano, en pliego cerrado; serán enteramente libres, sin sujeción a modelo, y estarán extendidas en papel sellado de una peseta, clase octava, con el timbre especial del recargo del 10 por 100 que determina el Real decreto de 20 de marzo de 1925, y tendrán debidamente salvada cualquier enmienda o raspadura. En ellas se consignará de una manera explícita y concreta lo siguiente:

a) El plazo de construcción y entrega a partir de la firma de la escritura.

b) Precio en pesetas por el que, a riesgo y ventura, se comprometen a ejecutar la totalidad de las obras a que se contraen estas bases, sin que tengan derecho a reclamar aumentos por diferencia entre las unidades de obras ejecutadas y las consignadas como base para la formación del presupuesto y relaciones de obras.

c) Plazos y períodos de tiempo en que se comprometen a empezar a ejecutar y a entregar todas y cada una de las obras del concurso y la entrega total del suministro en condiciones de prestar inmediato servicio, así como también plazo y forma en que se han de verificar los pagos, no debiendo, por ningún concepto ni bajo ningún pretexto, proponer el pago de plazos ni cantidad alguna al formalizarse el contrato o al otorgarse la escritura.

d) Plazo de garantía que ofrecen, a contar del de la recepción provisional, que no será inferior a un año.

e) Pruebas a que se encuentren dispuestos a someter el material para que la Administración se cerciore de la bondad del suministro que no serán inferiores a las especificadas

f) Multas y penalidades a que se encuentran dispuestos a sufrir por demora en los plazos que propongan para la construcción y entrega, y multas que habrán de abonar por deficiencias en pruebas, debidamente detalladas.

g) Cuáles habrán de ser las causas de rechazo de cada una de las obras que comprende el suministro en particular y de la totalidad de éste, así como de las de rescisión del contrato, debidamente especificadas, proponiendo concretamente, con relación a plazos determinados, los casos en que la Administración podrá decretarla por demora en el comienzo de las obras, en el acopio de los materiales o en la entrega de la totalidad del suministro, sin perjuicio de los demás casos en que la Administración pueda acordar la rescisión por causas debidamente justificadas.

A la proposición se acompañará, además de lo que expresa la base primera, cuantos documentos juzgue necesarios el concursante para que la Marina se cerciore de que efectivamente se dedican a la clase de construcciones o suministros a que se refiere el concurso, y que ofrezca la suficiente garantía por su crédito industrial o por trabajos análogos que haya ejecutado. Las Sociedades o Compañías que acudan al concurso deberán acompañar a sus proposiciones los documentos necesarios para acreditar su existencia, personalidad jurídica y la de los que presenten la proposición en su nombre. Si fuesen Sociedades mercantiles, acompañarán, además, certificación de la inscripción en el Registro mercantil.

No se admitirán proposiciones que sean presentadas por cualquier Empresa, Sociedad o Compañía que deseen interesarse en este concurso si a la proposición no se acompaña certificación, expedida por el Director o Gerente, en que conste que de la Empresa, Sociedad o Compañía no forma parte personal alguno de los comprendidos en los puntos primero y segundo del Real decreto de 12 de octubre de 1923 (*Gaceta de Madrid* de 13 del mismo mes y año).

5.ª *Depósito provisional.*—Para tomar parte en el concurso deberá el licitador presentar su cédula personal y acompañar a su proposición, pero fuera del sobre que la contenga, un documento que acredite haber impuesto en la Caja General de Depósitos o en las sucursales de las provincias, en metálico o en valores admisibles por la ley, en concepto de depósito para garantizar la proposición, la cantidad de sesenta y nueve mil seiscientos setenta y seis pesetas quince céntimos.

6.ª *Aceptación de proposiciones.*—El Ministro de Marina apreciará en conjunto cada una de las proposiciones, sin atender sólo al precio ofrecido, y aceptará la que estime más beneficiosa, o las rechazará todas, pudiendo también, antes de dictar una y otra resolución, invitar al autor o autores de una o más proposiciones a que introduzcan en ellas determinadas modificaciones respecto a puntos que no se hallen taxativamente fijados en las bases. La respuesta que a dicha invitación dé el requerido deberá concretarse a manifestar si accede o no a las modificaciones que se le piden, sin que pueda condicionarlas con la proposición de otras por su parte.

7.ª *Fianza definitiva.*—El adjudicatario impondrá como fianza definitiva, en los mismos términos que el depósito provisional de que trata la base 5.ª, y en el mismo plazo marcado en la base 8.ª para el otorgamiento de la escritura, la cantidad a que asciende el 10 por 100 del precio del servicio adjudicado.

8.ª *Escritura.*—El concursante a quien se adjudique el concurso deberá formalizar su contrato por escritura pública, y con tal objeto se presentará en la Intendencia General del Ministerio dentro del plazo de diez días, contados a partir de los seis siguientes a la fecha de la adjudicación del concurso, previa citación de dicha Intendencia y constitución de la fianza.

Si el adjudicatario no se presentase a otorgar la escritura o no impusiese la fianza definitiva de que trata la base anterior, impidiendo que el contrato tenga efecto, incurrirá en la responsabilidad que prefija el artículo 51 de la vigente ley de Hacienda pública.

9.ª *Accidentes del trabajo.*—Se entenderá que el contrato entre el contratista y los obreros que emplee en las obras estará ajustado a lo prevenido en el Real decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros de 21 de junio de 1902.

El adjudicatario, al firmar el contrato, prestará fianza bastante para garantizar el pago de las indemnizaciones correspondientes a los accidentes del trabajo que puedan sufrir sus obreros, a no ser que justifique haber asegurado a éstos en debida forma contra dichos accidentes.

Los que tomen parte como licitadores en este concurso deberán acreditar que han cumplido las disposiciones vigentes sobre el retiro obligatorio respecto a sus obreros.

10. *Gastos.*—Serán de cuenta del contratista: el pago de los anuncios en los periódicos oficiales referidos en la base tercera; los derechos del Notario que asista al concurso; el pago de la escritura del contrato y una copia testimoniada de la misma, que deberá entregar en la Intendencia General a los quince días de recibir la copia de aquélla; la de 30 ejemplares impresos de la misma; los derechos arancelarios de la escritura y el contrato; los derechos reales que devengue el material que, por no producirse en la Península, introduzca del extranjero; impuesto de pagos del Estado, timbres y contribución industrial y demás impuestos establecidos o que se establezcan durante la ejecución del contrato.

11. *Garantía e inspección del trabajo.*—Las obras en construcción y prueba serán inspeccionadas e intervenidas por la persona o Comisión que designará el Ministerio de Marina, la que tendrá entrada libre en los talleres o astilleros del constructor, y recibirán de él gratuitamente cuantos elementos considere necesarios para cerciorarse de la buena calidad de los materiales o aparatos empleados, pudiendo rechazarlos todos cuando, a juicio de la Inspección, no reúnan las condiciones estipuladas, aun después de puestos en la obra, quedando el contratista obligado a reponerlos por su cuenta cuantas veces se lo ordene la Inspección.

La Comisión Inspectora expedirá las certificaciones que acrediten el derecho al percibo de los plazos y de la recepción provisional, que servirá para empezar a contar el plazo de garantía. La Comisión Inspectora resolverá todas las cuestiones de orden técnico que surjan, sin perjuicio del derecho del contratista para recurrir ante este Ministerio contra los acuerdos de la Comisión.

El contratista debe responder de todas las averías, deficiencias y desperfectos que se produzcan o se descubran durante el plazo de garantía, a no ser que provengan de causas de fuerza mayor o de culpa de la Administración o de sus dependientes.

12. *Protección a la industria nacional.*—Podrán presentar proposiciones a este concurso Compañías y Empresas nacionales acreditadas en esta clase de trabajos, por sí o por personas que legalmente las representen.

El contratista cumplirá lo prevenido en la legislación vigente sobre protección a la industria nacional.

En cumplimiento a lo prevenido se copian a continuación los párrafos siguientes, correspondientes a otros tantos artículos del mismo Reglamento:

«Cuando se haya celebrado, sin obtener postura o proposición admisibles, una subasta o concurso sobre materia reservada a la producción nacional, se podrá admitir concurrencia de la extranjera en la segunda subasta o segundo concurso que se convoque, con sujeción al pliego de condiciones que sirvió de base la primera vez.

«En la segunda subasta o en el segundo concurso previstos en el artículo anterior los productos nacionales serán preferidos en concurrencia con los productos extranjeros excluidos de la relación vigente mientras el precio de aquéllos no exceda al de éstos en más del 10 por 100 del precio que señale la proposición más módica.

«Siempre que el contrato contenga productos incluidos en la relación vigente y productos que no lo estén, los pliegos de condiciones y las proposiciones se agruparán y evaluarán por separado.

«En tales contratos la preferencia del producto nacional establecida en el párrafo precedente, cuando ésta fuera aplicable, cesará si la proposición por ellos favorecida resulta onerosa en más del 10 por 100, computado sobre el menor precio de los productos no figurados en dicha relación anual.

«En todos los casos las proposiciones han de expresar los precios en moneda española, entendiéndose por cuenta del proponente los adeudos arancelarios, en su caso; los demás impuestos, los transportes y cualesquiera otros gastos que se originen al efectuar la entrega, según las condiciones del contrato.

«Las autoridades y funcionarios de la Administración que otorguen cualesquiera escritura de contrato para servicio u obras públicas deberán cuidar de que copias literales de tales contratos sean comunicadas inmediatamente después de celebrarlos, en cualquier forma (directa, concurso o subasta), a la Comisión Protectora de la Producción Nacional.»

Base Naval de Cádiz, mayo de 1925.—El Comisario-Interventor, *Eugenio Maustero*.

Estas bases han sido aprobadas por Real orden de esta fecha.—Madrid, 9 de octubre de 1925.—El Jefe del Negociado primero, *Eduardo Urdapilleta*.—V.º B.º: El Intendente General, *Francisco de P. Jiménez*.